

2021 年 7 月 5 日

国土交通省関東地方整備局道路部長 高松 諭様

国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所長 濱谷 健太様

中部横断自動車道(長坂―八千穂)山梨県北杜市側について

－2020 年 11/2 要請時回答と 2021 年 2/10 書面回答への再々質問と要請－

中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会

1. 国交省は 2020 年 1 月 31 日に改ざんされた中部横断自動車道（長坂～八千穂）の山梨側の 3 キロ幅ルート帯と 1 キロ幅新ルート帯との関係図を訂正し甲府河川国道事務所のホームページに掲載・公表したことについて

（1）公表するに至った経緯及び意思決定した会議名と開催日、出席所管名、出席者名、会議内容等に関して説明と回答を求める。

当日回答：経緯に関してはこの資料は平成 24 年 11 月の関東地方小委員会ワーキンググループの資料であり、ワーキングの事務局である甲府河川事務所が訂正して掲載した。

書面回答：地域住民から訂正すべきとの指摘を受けたことを踏まえ、ワーキンググループの庶務を担当する国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所及び長野国道事務所において訂正したものです。

■再々質問事項

- ① 事務的な経緯の説明ではなく、意思決定の経緯及び意思決定した会議名と開催日、出席所管名、出席者名、会議内容等に関してのみ回答を求める。
- ② 回答できないのであれば、甲府河川国道事務所が単独で 1 キロ幅新ルート帯関係図の訂正図を作成し HP に公表したということになるが間違いないか回答を求める。

（2） 3 キロ幅ルート帯を公表した際に十分説明したので、1 キロ幅新ルート帯の住民等に再説明の必要はないとの回答を正当化するためルート帯関係図の改ざん図が提示されたのではないか。ホームページの訂正で済む問題ではなく行政手続き上の瑕疵であり計画段階評価は適正に終了しておらずやり直しを求める。

当日回答：3 キロ幅ルート帯は平成 24 年 11 月のワーキンググループの資料の参考に表記したが、1 キロ幅新ルート帯は適正に表記されており、その後も説明会を行いワーキングや小委員会を経て適正に取りまとめたので計画段階評価は適正に終了したと認識している。

書面回答：平成 24 年 10 月 4 日の関東地方小委員会では、3km 幅のルート帯案の幅を超えたものも含めたルート検討を行うワーキングを設置することを決定しており、1km 幅のルート帯案の検討は 3km 幅のルート帯案の外側も含めて検討したものです。

■再々質問事項

- ① 住民説明会で当時の小林達徳元事業対策官は「1 キロ幅ルート帯は 3 キロ幅ルート帯を絞り込んだもの」との説明を繰り返し行った。この事実は住民説明会の議事録を見れば明らかであるが、認めないのであれば小林達徳元事業対策官へのヒアリングを含めた再調査を求める。
- ② 1 キロ幅ルート帯は 3 キロ幅ルート帯の外側に作られたことを国交省も認めているのであれば、1 キロ幅沿線住民は 2012 年の計画段階評価開始当初の説明は一切行われていないことが明白となる。とすれば 1 キロ幅新ルート帯が公表された平成 24 年 11 月時点が計画段階評価のスタートであり複数案提示もないということで間違いはないか、説明と回答を求める。
- ③ 2012 年 10 月 4 日の関東地方小委員会は 3 キロルート帯案の外側も含めて検討することを目的にワーキンググループを設置したのか、説明と回答を求める。

(3) 平成 24 年 11 月のワーキンググループでの委員の「住民の皆さんのご意見を反映して南のほうに寄せたものだ」という発言からもわかるように、改ざん図を基に検討が進んだため関東地方小委員会やワーキンググループの審議に重大な影響があった。その説明と委員会の再審議及び計画段階評価のやり直しを求める。

当日回答：平成 24 年 10 月の第 6 回関東地方小委員会で委員の方々の提案も含め南側のルートの検討に入った。その前後の住民の皆さんのご意見も踏まえ事業者としてワーキンググループに A・B 案を示した。委員会のやり取りや住民説明、アンケートを積み重ねた意見を反映し南側に寄せたルートを 11 月に公表したのが経緯である。

書面回答：平成 24 年 11 月 21 日 の第 1 回ワーキンググループに提示した資料について、従来のルート帯案は参考表記したものであり、従来のルート帯案と新たに設定したルート帯案について比較検討する趣旨で提示したのではないことから、新たなルート帯案の決定に影響を及ぼしていないと考えております。「住民の皆さんのご意見」については、計画段階評価におけるコミュニケーション活動で頂いたご意見であると認識しています。

■再々質問事項

- ① 2020 年 11 月 2 日要請当日は「委員会のやり取りや住民説明、アンケートを積み重ねた意見を反映し南側に寄せたルートを 11 月に公表したのが経緯」との発言があったが文書による回答では「従来のルート帯案は参考に表記したものであり、従来のルート帯案と新たに設定したルート帯案について比較検討する趣旨で提示したもの

ではない・・・」と回答が矛盾しているのはなぜか。そもそも参考表記の目的は何か。説明と回答を求める。

- ② 委員会のやり取りや住民説明会、アンケートで積み重ねた意見とは異なる 3 キロ幅を使用してワーキンググループに A・B 案を示した結果、ワーキンググループの委員が「住民の皆さんのご意見を反映して南のほうに寄せたものだ」という間違った認識の発言が出されたと思われるが、国交省の説明と回答を求める。

1 キロ幅は 3 キロ幅の外側であった事は国交省も認めており、間違った情報を基に審議が行われた証となる発言である。国交省はこの責任をどのようにとるのか説明と回答を求める。

- ③ そもそも改ざん図を基に検討が進んだ平成 24 年 11 月以降の関東地方小委員会及びワーキンググループの審議が正当なのか、説明と回答を求める。
- ④ 3 キロ幅ルート帯は参考表記と主張するのであれば、1 キロ幅ルート帯からがスタートとなり、複数案提示は必要不可欠で前回同様最低でも 2 回の住民等アンケートも必須となるが説明と回答を求める。

2. 新ルート帯案に関し、2020 年 1 月 31 日の中部横断自動車道（長坂～八千穂）ルート帯関係図の訂正により、そもそも 1 キロ幅ルート帯の対象地域の住民は 3 キロ幅ルート帯の外側に位置していたため、国交省からの意見聴取及び説明を一切受けていないことが明らかになった。

（1） 1 キロ幅新ルート帯に関係する住民への計画段階評価に基づく対応とはどのようなものであったか説明と回答を求める。

当日回答：平成 22 年から計画段階評価として関東地方小委員会や平成 24 年のワーキンググループでは 1 キロ幅ルート帯を示し審議を継続する中で対象地域の住民の皆さんへ説明やアンケート等で意見聴取を行った後に対応方針を決めた。

書面回答：平成 24 年 10 月 4 日の関東地方小委員会では、3km 幅のルート帯案の幅を超えたものを含めたルート検討を行うワーキングを設置することを決定しており、「外側」とは、3km 幅のルート帯案の外側と認識しています。平成 24 年 11 月 21 日に開催したワーキンググループにおいて、2 種類 1km 幅のルート帯案として、清里高原の南側を通るルート帯案及び清里高原の南側を通りつつよりアクセス性に配慮したルート帯案を提示し、平成 25 年 6 月 27 日に開催したワーキンググループにおいて、清里高原の南側を通りつつよりアクセス性に配慮したルート帯案を対策案として取りまとめましたが、取りまとめに向けた 1km 幅のルート帯案の検討に当たっては、地域のニーズを把握するため、平成 25 年 1 月 30 日から 2 月 16 日までの間、地元説明会を開催するとともに、郵送、ファックス及びインターネットにより地域住民からの意見を受け付けました。

■再々質問事項

- ① 2020 年 11 月 2 日要請当日は「1 キロ幅ルート帯を示し審議を継続する中で対象地

域の住民の皆さんに説明やアンケート等で意見聴取を行った」と発言しているが説明やアンケート等で意見聴取を行った対象は平成 24 年 11 月以前の「参考に表記した」3 キロ幅ルート帯の住民等である。平成 24 年 11 月以降の 1 キロ幅新ルート帯に係る住民等への説明やアンケートはいつ行ったのか、説明と回答を求める。

- ② 文書による回答では 1 キロ幅ルート帯が 3 キロ幅ルート帯の外側であるという共通認識を示したが、であるとすれば 1 キロ幅ルート帯が提示された時点が計画段階評価のスタートであり初めからやり直す必要があるのではないかと。説明と回答を求める。
- ③ 計画段階評価では複数案の提示が必要であるが国交省が示したとする 2 種類の 1 キロ幅のルート帯案は、ほんの一部分のみが分かれた『分岐案』に過ぎず複数案提示にはならない。国交省内部では中央道双葉 JCT、須玉 I C 分岐ルート案が検討されており選択肢として住民に提示するべきと考えるが説明と回答を求める。

(2) 「南麓地域での整備への異論」に配慮したとしているが、1 キロ幅新ルート帯 A 案、B 案も「南麓地域での整備」である。説明と回答を求める。

当日回答：平成 24 年 10 月の関東地方小委員会での議論を踏まえ A・B 案を設定しご意見を聞いて対応方針の決定に至った。

書面回答：平成 24 年 10 月 4 日の関東地方小委員会において、ワーキンググループの設置が決定したところですが、これは南麓地域での整備を否定しているものではなく、南麓地域での整備の異論や旧清里有料道路の活用への懸念を踏まえ、「全区間で新たに道路を整備する案」を改良し、3km 幅のルート帯案の南端、あるいは場合によつて幅の外側も含めたルート帯を検討するためであり、また、より丁寧にコミュニケーション活動を行っていくためのものです。
--

■再々質問事項

- ① 口頭でも文書でも南麓地域での整備についての説明になっていない。文書では「平成 24 年 10 月 4 日の関東地方小委員会において、ワーキンググループの設置が決定したところですが、これは南麓地域での整備を否定しているものではなく」との発言は事実と反している。明らかに「南麓での整備を否定している」もの以外の何物でもなく、関東地方小委員会の議論を踏まえた回答になっておらず国交省の勝手な解釈を述べている。説明と回答を求める。
- ② 南麓地域での整備を否定しているものではないとの回答であるが、であれば南麓地域での整備へのどういう異論に対して配慮したのか問われるが、説明と回答を求める。
- ③ 国交省としての八ヶ岳南麓の定義を示し、再度の説明と回答を求める。

(3) A 案、B 案で複数案としているが、そのルート案は大部分が共通地域でほんの一部分が分岐しているだけである。特に長坂 IC 付近から津金地区までの住民等には全く

選択の余地がなく、比較評価の機会もなく一つの案ありきで手続きが強行されている。説明と回答を求める。

当日回答：平成 22 年から関東地方小委員会で 3 案を示してきた中で新規整備する案として A、B 案を示しワーキンググループで議論を重ね現在に至った。複数案を提示している。

書面回答：平成 24 年 11 月 21 日に開催したワーキンググループにおいて、実現可能性が高いルート帯案として、2 種類の 1km 幅のルート帯案（清里高原の南側を通るルート帯案及び清里高原の南側を通りつつよりアクセス性に配慮したルート帯案）を提示し、平成 25 年 6 月 27 日に開催したワーキンググループにおいて、清里高原の南側を通りつつよりアクセス性に配慮したルート帯案を対策案として取りまとめましたが、取りまとめに向けた 1km 幅のルート帯案の検討に当たっては、地域のニーズを把握するため（平成 25 年 1 月 30 日から 2 月 16 日までの間、地元説明会を開催するとともに、郵送、ファックス及びインターネットにより地域住民からの意見を受け付けました。

■再々質問事項

- ① 口頭で回答した平成 22 年から始まった計画段階評価の複数案 3 案は「参考に表記した 3 キロ幅ルート帯」に関してであり、平成 24 年 11 月に示した 1 キロ幅新ルート帯は 3 キロ幅からはみ出ていることは国交省も認めた事実である。発言の訂正と再回答を求める。
- ② 文書による回答では違う回答に変更されている。矛盾した回答となった説明と回答を求める。

（４）2012 年 10 月 4 日の関東地方小委員会から 1 か月半足らずで 1 キロ幅新ルート帯案を検討・決定しているが、どの会議（会議名、出席者等）でどのような検討が行われ、1 キロ幅新ルート帯案を意思決定したのか、その経緯、どのような根拠に基づき決定したのか明らかにすることを求める。

当日回答：平成 22 年から計画段階評価として関東地方小委員会や平成 24 年のワーキンググループでは 1 キロルート帯を示し審議を継続する中で対象地域の住民の皆さんへ説明やアンケート等で意見聴取を行った後に対応方針を決めた。

書面回答：国土交通省関東地方整備局甲府河川国道事務所及び長野国道事務所が、1km 幅のルート帯案を作成し、ワーキンググループにおいて提示したものです。

■再々質問事項

国交省内部での新ルート帯案の検討経緯と意思決定の経緯についての質問である。回答になっていないので再回答を求める。

(5) 開示請求により 2017 年 3 月 22 日に公表された「中央道分岐部について」の資料では、国交省内部では中央道双葉 JCT、須玉 IC 分岐ルート案が検討されていたことが明らかになっているが、選択肢としてそれを住民に提示しなかった。これでは国交省が意図とする案だけを住民等に提示したことに他ならない。この中央道分岐ルート 2 案も含めて住民等に複数案を提示しなかった理由の説明と回答を求める。

当日回答：検討報告資料の開示請求資料で、山につながるルート案で懸念があり有効性を確認する資料として位置づけ公表しなかった。

書面回答：須玉 IC 付近及び双葉 JCT 付近での接続については、平成 25 年に開催したワーキンググループの地元説明会に際し、長坂での接続の有効性を改めて確認したものです。具体的には、中央道の構造から分岐部を設置できる平坦でカーブが緩やかな区間は限られます。加えて、双葉 JCT や須玉 IC 方向から野辺山に向かう場合、金ヶ岳などの山地が迫っていることから、安全を確保するための縦断勾配等の構造上の基準(道路構造令)を満足するためには、地形の改変が多く、大規模な構造物の構築が必要となり、周辺に与える影響が大きくなります。また、地形の改変が多く、大規模な構造物の構築が必要となるため、整備コストも大きくなると考えられることから、長坂での分岐としております。

■再々質問事項

- ① 有効性の確認は住民等や関東地方小委員会によって行うべきであり、複数案を提示しなかった理由にはならない。なぜ有効性の確認を住民等や関東地方小委員会で行わず国交省内部のみで行ったのか、説明と回答を求める。
- ② 須玉 IC から分岐するルート案は国道 141 号のすぐ東側を通るように記載されており、金ヶ岳などの山地の影響は考慮に入れる必要がないにもかかわらず、国交省が山地を通すために大規模な改変が多くなるとしているのは根拠のない説明である。山につながるルート案とはどういうことなのか具体的な説明と回答を求める。
- ③ 双葉 JCT、須玉 IC 分岐のルート案を住民に選択肢として提示しなかった説明となっていない。計画段階評価では、ルートの検討にあたっては住民に複数ルート案を提示して比較検討する機会を与えることになっているが、そのプロセスが欠けている。国交省が内部で一方的に判断したのか、説明と回答を求める。

(6) 沿線住民の会の集計では、高速道路建設に反対する意見が住民等から寄せられた意見の 3 分の 2 を占めている。国交省の資料でも、反対意見が過半数を占めていることが明記されている。ワーキンググループの委員は、国交省甲府河川国道事務所が行った虚偽の報告に基づいて審議を行った。虚偽の報告をした理由について説明を求め、審議のやり直しを求める。

当日回答：アンケート等により集めた意見は関東地方小委員会の中で様々な観点に基づき取りまとめを行った。必要性や環境に関する観点に基づき取りまとめ説明を行っている。

書面回答：アンケートについては、賛成・反対を集計するものではなく、関心事項や懸念事項を把握することを目的としています。また、中部横断自動車道（長坂～八千穂）については、関東地方小委員会において、事務局より資料を提示して説明した上で審議が行われており、詳細は以下 URL のホームページに掲載されております。

【中部横断自動車道（長坂～八千穂）の計画段階評価に関するホームページ】

<http://www.chubuoudan.com>

■再々質問事項

- ① アンケートは賛成・反対を集計するものではないと答えているがであれば、当時の事業対策官が賛成意見が多かったと発言したことは、アンケートの趣旨を逸脱したことになり、ますます矛盾することになる。説明と回答を求める。
- ② アンケートは3キロルート帯で行ったが1キロルート帯では行われていない。また、当時の事業対策官がワーキンググループに対して高速道路に賛成する意見が多数であると報告している。虚偽の報告をした理由の説明になっていおらずワーキンググループの取りまとめに虚偽の報告が使用された事に関する国交省の認識があるか、把握していなのであれば調査と確認を行い、その結果の報告を求める。

（7）新ルート帯の中に地元の当時の北杜市長とその親族、山梨県議会議員（当時の観光協会会長）、商工会会長等の土地が広範囲に存在する。この事実を甲府河川国道事務所はワーキンググループに報告しなかった。説明と回答を求める。

当日回答：当時から把握してなかったのではないか。ルート検討はするが個人情報にかかわる内容を検討した経緯は不明。説明は不能。

書面回答：ルート帯案の検討にあたっては、個々の土地所有者を考慮してはおりません。

■再々質問事項

この件に関して、当時の甲府河川国道事務所の小林事業対策官及び宮坂課長は把握している。現担当者が把握していないのは担当者としては職務怠慢ではないか。当時の事業対策官や課長等関係者へのヒアリングを実施し、再調査後の説明と回答を求める。

3. ボタンの掛け違いについて2015年11月26日、国会議員同席の要請の場で、国交省本省道路局企画課の担当者はボタンの掛け違いについて、1回目は「アンケートの時」、2回目は「ワーキンググループを立ち上げる時」と発言している。2回目の「ボタンの掛け違い」について説明と回答を求める。

当日回答：1回目は把握しているが2回目は把握していない。

書面回答：ご指摘の発言については、計画段階評価における 1 回目のアンケート（平成 23 年）において、別荘所有者を含む地域の方に情報提供が行き届かないことがあったことから、2 回目のアンケート（平成 24 年）では、情報提供方法の改善を図ったことに関する発言の 1 回のみであったのではないかと当時の担当者から聞いております。

■再々質問事項

- ① 2015 年 11 月 26 日要請時の国交省本省道路局企画課の篠田課長補佐の発言は、複数の国会議員の出席のもとでの発言であり、沿線住民の会も聞いている。その時の録音もある。担当者は「…第 1 回の小委員会の前と、あとはワーキングを立ち上げるころですね、にくらいにボタンの掛け違いを現実に行っているのは事実なんで、…」と明確に発言している。発言は 1 回のみであったとのごまかしは通用しない。説明と回答を求める。
- ② ボタンの掛け違い発言については当日は国会議員も同席し録音もある。2020 年 11 月 2 日の要請時にも畑野議員から指摘があったがその後の調査はどうなっているか、第 2 のボタンの掛け違いについて回答した事も含めて、当時の道路局企画課の篠田宗純元課長補佐へのヒアリングを行ったか、その結果を報告するよう求める。
- ③ 第 1 回小委員会の前とは、アンケート調査の配布方法と集計の問題に関する問題を指摘したものであるが、集計方法の問題点に関しては指摘後も何も改善、訂正されておらず、1 回目の「ボタンの掛け違い」についてもそれを改善したとはとても言えない。説明と回答を求める。

4. 1 キロ幅新ルート帯案の決定に係る行政文書について

（1）2012 年（平成 24 年）11 月 21 日、国交省甲府河川国道事務所は関東地方小委員会ワーキンググループに八ヶ岳南麓の山岳地域 3 キロ幅ルート帯案から里山地域に変更した 1 キロ幅新ルート帯案を提示した。その新ルート帯案を決定するに至るまでに甲府河川国道事務所及び関東地方整備局内で検討した経過とその内容を記録した文書等について、沿線住民の会が情報開示請求したが、行政文書開示決定書では文書が取得・作成されてないので文書が存在していないとされ不開示とされた。改めて文書の存在の有無を含めて説明と回答を求める

当日回答：開示請求の中身について確認していないがルールに基づき開示できるものは開示している。

書面回答：中部横断自動車道（長坂～八千穂）については、関東地方小委員会等において、事務局より資料を提示して説明した上で審議が行われており、詳細は以下 URL のホームページに掲載されております。

【中部横断自動車道（長坂～八千穂）の計画段階評価に関するホームページ】

<http://www.chubuoudan.com>

【長野県のホーム ページ】

https://www.preinagano.lg.jp/michiken/infra/doro/seibi/kosoku/odan/nagasaka_yachiho_keichokaigi.html

■再々質問事項

- ① 開示請求の中身についてなぜ確認していないのか、開示請求の中身を確認後の再回答を求める。
- ② 2020 年 11 月 2 日の要請時には当時の担当者、関係者の事情聴取（ヒアリング）を求めたが実施したのか。報告を求める。

（２） 2019 年 12 月 3 日参議院国土交通委員会で、当時の池田道路局長は、文書が取得・作成されていないので文書が存在していないことに対して質問された際に、「有識者委員会やワーキンググループ等で審議した資料及び議事録等について国交省のホームページに掲載して適切に対応している」と答弁している。

資料：12/3 国土交通委員会記録 国交省の行政文書管理規則第 9 条では、「文書主義の原則」として、「職員は、文書管理者の指示に従い、法第 4 条の規定に基づき、法第 1 条の目的の達成に資するため、国土交通省における経緯を含めた意思決定に至る過程並びに国土交通省の事務及び事業の実績を合理的に跡付け、または検証することができるよう、処理に係る事案が軽微なものである場合を除き、文書を作成しなければならない」と明記されている。規則に基づいて文書を作成しているのかどうか、説明を求める。

当日回答：開示請求の中身について確認してないがルールに基づき開示できるものは開示している。

書面回答：中部横断自動車道(長 坂～八千穂)については、関東地方小委員会等において、事務局より資料を提示して説明した上で審議が行われており、詳細は以下 URL のホームページに掲載されております。

【中部横断自動車道(長坂～八千穂)の計画段階評価に関するホームページ

<http://www.chubuoudan.com>

【長野県のホーム ページ】

https://www.preinagano.lg.jp/michiken/infra/doro/seibi/kosoku/odan/nagasaka_yachiho_keichokaigi.html

■再々質問事項

- ① 規則に基づき適切に文書は作成しているのであれば、速やかに提出を求める。
- ② 2020 年 11/2 日の要請時に関東地方整備局道路計画第一課の三條憲一課長補佐があると回答している「検討業務の経緯についての調査報告書」の提出を求める。

5. 山梨県庁が行っている環境影響評価の手続きの正当性と妥当性及び対応について

（１）山梨県が突然、都市計画を持ち出し、国交省は 2019 年 6 月 28 日に山積みの

問題等を放置したまま、まだ作成していないと言っていた環境影響評価の方法書を送付した。現在、甲府河川国道事務所と山梨県庁で中部横断自動車道の山梨側の環境影響評価の手続きが強行されているが、これまで指摘してきた「計画段階評価の問題点」（2015 年 11 月 26 日道路局への要請時に提出）等をはじめとする山積する問題は未解決であり、高速道路建設計画及びその手続にも正当性、妥当性が無い。関東地方整備局は方法書を送る直前の 6 月 26 日に沿線住民等にとって説明をしたいので日程を調整したいと連絡してきたが未だに説明は行われていない。このような状況で建設計画を進めることに住民等の理解は得られない。これらについて説明と回答を求める。

当日回答：2019 年 5 月 山梨県から依頼あり方法書を送付した。

書面回答：中部横断自動車道(長坂～八千穂)については、計画段階評価におけるコミュニケーション活動において地域住民の皆様とコミュニケーションを図りながら検討を進めてきたところです。また、関東地方小委員会でも審議が行われ、計画段階評価の手続きは適正に完了したものと認識しております。今後とも、頂いたご意見等も踏まえつつ、丁寧に対応するよう努めてまいります。

■再々質問事項

- ① 山積み未解決の問題を解決せず環境アセスの手続きだけを進めることは問題である。国交省は山梨県に説明責任を丸投げにしているのではないか。事業責任者としての責任の所在があいまいである。国交省はこのことをどう考えているのか。説明と回答を求める。
 - ② 県に方法書を送る直前の 2019 年 6 月 26 日に、関東地方整備局道路計画第一課の三條元課長補佐らは「沿線住民の会に会って説明をしたいので日程を調整したい」と沿線住民等の会に申し入れたにもかかわらず、同年 6 月 28 日には方法書を山梨県・長野県に送付した。このような対応では住民との信頼関係や話し合いの環境を作ることができると考えているのか。方法書の送付の決定を決めた経緯等の詳細な説明と回答を求める。
- (2) 現在強行されている中部横断自動車道の山梨県北杜市側の環境影響評価の手続きでは、山梨県庁が唐突に都市計画を持ち出すことにより国交省自らが行うべき事業を肩代わりさせ、事業責任者としての責任の所在を曖昧にさせている。それによって方法書の杜撰さ、意見概要書への住民等の意見の未掲載の問題、コロナ過での公聴会開催を巡る住民らへの不適切な対応等さまざまな問題を生じさせている。山梨県庁は方法書の意見概要書をまとめる過程で寄せられた県民等からの意見の未掲載を指摘されて意見概要書を取り下げやり直した事実がある。これは山梨県庁では前代未聞の不祥事である。どのように対応したのか説明と回答を求める。

当日回答：山梨県は適切に対応していると思っている。

書面回答：中部横断自動車道(長坂～八千穂)は、都市計画の上位計画となる「山梨県都市計画マスタープラン」に県土の軸となる路線として位置づけており、都市計

画決定権者である山梨県が都市施設として位置づけることとしたと聞いております。また、環境影響評価の手続きについては、法令に基づき、山梨県において適切に行っていると考えております。

■再々質問事項

山梨県庁が行っている環境影響評価の手続きにおいて、公述人の公聴会の中止を求める抗議文を「公聴会の意見」としてHPに掲載しているが把握しているか。このようなやり方で環境影響評価の手続きが正当に適正に行われていると認識しているのか説明と回答を求める。(公聴会はコロナ下の緊急事態宣言により中止となった。)

- (3) 2020年4月8日には山梨県知事あてに要請書を提出しようとした住民を多数の県庁職員が取り囲み要請書の提出を妨害した事件が起こっている。最近では沿線住民の会が7月28日の山梨県庁県土整備部との面談時に提出した要請書への回答だとして、山梨県庁高速道路推進課・都市計画課の連名の文書をFAXで送りつけてきたことに対し、沿線住民の会からはこれまで通り県土整備部の正式な文書での回答を求めたにもかかわらず山梨県庁は正式な文書での回答をしないという不適切な対応に終始している。

*要請書「4/18 公聴会開催を中止し、県民等の命と生活を守ってください！」

山梨県新型コロナウイルス感染症関係総合対策本部長 長崎幸太郎知事宛

当日回答：事実を把握していない。県に伝える。

書面回答：中部横断 自動車道(長坂～八千穂)は、都市計画の上位計画となる「山梨県都市計画マスタープラン」に県土の軸となる路線として位置づけており、都市計画決定権者である山梨県が都市施設として位置づけることとしたと聞いております。また、環境影響評価の手続きについては、法令に基づき、山梨県において適切に行っていると考えております。

■再々質問事項

- ① 4月8日に住民等と山梨県庁森林環境部大気水質保全課の課長及び課長補佐らによって行われた住民等の山梨県知事要請書の提出の妨害事件についていつ把握したのか。説明と回答を求める。
- ② 2020年11月2日の関東地方整備局への要請後、11月4日に甲府河川国道事務所の副所長が山梨県庁県土整備部高速道路推進課長へ電話し、山梨県庁の沿線住民の住民等への2020年4月8日の要望書提出の妨害事件について伝えたとのことだが、その時の山梨県庁とのやりとり等の内容について把握しているか。山梨県庁はどのように答えているのか説明と回答を求める。
- ③ これらの不適切な対応の事実があるにもかかわらず、国交省が「環境影響評価の手続きについては、法令に基づき、山梨県庁において適切に行っている」と考える根拠を示し、説明と回答を求める。

(4) 更に山梨県庁は、国交省が 2020 年 1 月 31 日に 1 キロ幅新ルート帯に関連するそれまで示されていた山岳地域の 3 キロ幅ルート帯の関係図の改ざんを認め甲府河川国道事務所のホームページに訂正を公表した事について、沿線住民の会のホームページで知ったと答えています。直近で確認したところ北杜市建設部における中部横断自動車道の閲覧資料には改ざん図が掲載されたままである。

これら様々なことが起きていることを国交省は把握、認識しているのか。そのうえで「山梨県は適切な方法で進めている」と答えているのか、事業責任者としての責任を踏まえた説明と回答を求める。

当日回答：北杜市に適切に対応しているかどうか改めて確認する。混乱が無いよう対応する。

書面回答：中部横断 自動車道 (長 坂～八千穂)は、都市計画の上位計画となる「山梨県都市計画マスタープラン」に県土の軸となる路線として位置づけており、都市計画決定権者である山梨県が都市施設として位置づけることとしたと聞いております。また、環境影響評価の手続きについては、法令に基づき、山梨県において適切に行っていると考えております。

■再々質問事項

- ① 環境影響評価の最終的な実施責任は国なのか県なのか、どこにあるのか。説明と回答を求める。
- ② 山梨県へヒアリングは行ったのか。説明と回答を求める。
- ③ 山梨県からはどのような回答をもらっているか。説明と回答を求める。

6. 中部横断自動車道の山梨県北杜市側は、中央自動車道、国道 20 号、国道 141 号、県道・市道、広域農道などの道路が縦横に通っており、国交省が提示している「解決すべき地域の課題」は山梨県北杜市側には存在しない。従って、中部横断自動車道 (長坂～八千穂) の山梨県北杜市側の高速道路建設はまさに不要不急の公共事業そのものである。説明を求める。八ヶ岳南麓での高速道路建設ではなく、国道 141 号の改良・整備、現道活用を求める。当時の関東地方整備局道路計画第一課の近藤課長補佐は要請時に沿線住民等対して「地域の課題が解決されれば高速道路は必要ではない。」と発言した。

当日回答：関東地方小委員会で議論を積み重ね進めてきた。141 号の災害時の問題や、輸送の効率化の観点等を含め対応方針を確認している。継続的に山梨県や北杜市からも早期実現の要望もいただいている。引き続き整備効果等々を皆様に説明し、配慮すべき事項に関してはこれからしっかり調査する。住民との丁寧なコミュニケーションを行いながら具体化していきたい。

書面回答：中部横断自動車道の山梨県北杜市側については、国道 141 号は標高差が大きく、雨量通行規制区間、幅員狭小区間、線形不良箇所、急勾配箇所が存在するという課題等があり、計画段階評価においては、これらの課題を解決するため、「全区間で新たに道路を整備する案」を対応方針としています。

■再々質問事項

- ① 国交省のいう課題が、本当に課題たり得るのか。国道 141 号線の改良・整備ではなぜ解決することが出来ず、新たな道路でなければ解決しないのか、新たな道路で本当に解決するのかなど、国交省が答えるべき課題がたくさんあるが、説明と回答を求める。
- ② 今回の回答では国交省が 30 年以上前から示している見解の範囲に過ぎない。現在の自然災害の頻発と激甚化問題や道路や橋の老朽化問題に関してどのように対策していくのか、また北杜市には新ルート沿線にも太陽光発電施設が乱立しており、国交省が基本計画を公表した時から建設計画地である山梨県北杜市、八ヶ岳南麓の状況は変わり地元で起きている諸問題は複雑かつ多様化している。国交省は建設計画地の現況を把握しているのか。このような事態に対してどのように対策するのか説明と回答を求める。

【連絡先】 山梨県北杜市
中部横断自動車道八ヶ岳南麓新ルート沿線住民の会
連絡担当 佐々木郁子 0551-47-6260